

XI

El tren d'Igualada

per RAMON MORALES

Mentre el nostre temps costarà de definir-se històricament puix que per parlar-ne caldrà triar entre la era atòmica, la electrònica o l'astronàutica no es dóna el mateix cas en parlar del segle passat.

El segle XIX fou anomenat el del progrés, ja que en aquella centúria l'home avençà tècnicament més que en els deu segles anteriors, i tot, en bona part, gràcies a un sol invent. Amb l'ajut de la màquina de vapor, la indústria tèxtil, la metalurgia, les explotacions minaires i les comunicacions, emprerueren una evolució dinàmica que les alçà continuament fins que en època ben propera i exhaurides les possibilitats del vapor, s'han passat al bàndol dels hidrocarburs o de l'electricitat.

Possiblement el ferrocarril és l'estampa més bella, romàntica i representativa —tot a l'hora— d'aquest desenvolupament tecnològic. A poc que profunditzem veurem que fou un element decisiu; sense ell, ni la indústria, ni el comerç, ni les comunicacions socials, haurien avençat gaire. Amb camins medievals i tracció animal hauria estat impossible la revolució industrial vuitcentista, i d'ací que tot poble amb ànsies de millora es proposés de posseir un carril.

No tenir-lo presagiava una vertiginosa decadència i en aquest cas es trobaren Igualada i llur comarca. Quan s'inaugurà el primer tren a la Península, Igualada era una de les primeres viles catalanes pel seu cens. Situada ran la més important de les rutes que travessaven el Principat, l'antiquíssim camí ral d'Aragó, i amb una indústria i comerç de ferm llinatge, va veure com els rails es feien un element indispensable per a mantenir oberts els mercats nacionals i competir dignament en els forasters, on ja havia aconseguit renom.

La primera i única oportunitat de que creués la comarca una línia important es va tenir quan es decidí la via de Lleida a Barcelona. Contra tota lògica geogràfica aquest traçat s'allunyà cap a terres manresanes. Els igualadins ho atribueixen a dos motius: d'una banda la cobejança de l'empresa constructora que rebia un ajut econòmic per cada quilòmetre d'estesa, i de l'altre la pressió dels manresans i la desídia dels organismes igualadins per defensar els interessos locals. Potser va ésser així mateix, baldament ens sembli un ressó del plet de les banderes, però, hi han altres dues raons a tenir present: Per un costat la coincidència entre Martorell i Barcelona amb la línia del Tarragona-Barcelona-França, i per l'altre que els carrilaires compraren la concessió Barcelona-Manresa a una empresa que pensava arribar al

Pirineu, i que davant l'oferta de traspàs els hi facilità més de 60 quilòmetres de línia amb els expedients, tràmits d'expropiament, etc., tot resolt.

Per a mesurar la importància d'aquesta segona qüestió, cal situar-se dintre la complicada temàtica jurídica i administrativa de l'època. Ens en parla clar el fet de que si avui el camí de ferro igualadí abasta 39 quilòmetres fins a Martorell, es deu a que l'enginyer belga Kogan, que dirigí les obres, s'emparava en una concessió de 10 anys enrera. De tenir les mans lliures hauria estalviat moltes marrades i corbes de petit radi, però això suposava unes despeses, gestions i papereig, que possiblement haurien enterbolit de nou el projecte.

La segona i darrera oportunitat de posseir un ferrocarril de via ample la va tenir Igualada amb el projecte a Sant Sadurní d'Anoia promocionat per J. A. Bartrolí. En aquest naufragi la responsabilitat cau plenament sobre muscles igualadins. El capital local es mostrà indecís i refusà del tot la inversió quan el «crac» barceloní del 1865 posà barreres a tots els programes de ferrocarrils secundaris.

Igualada no va fruit d'un tren fins el 1893. Feia 45 anys que els combois escampaven fumaroles sobre el paisatge català. En aquests 45 anys, l'Estat havia atorgat set concessions per dotar de rails a l'Anoia, i en sabem de quatre suggerències més que no assoliren l'aprobament oficial. Això suma onze projectes, onze temptatives, onze frustracions. Si no hagués estat pels belgues, Igualada s'hauria ofegat en si mateixa.

La indústria comarcal no tenia altre endemà que fer la viu-viu i els anoiencs, amb una agricultura primària i les fàbriques enfaixades, no tingueren al seu davant altre camí que l'èxode. El cas d'Igualada és singular a la història del país. En la primera meitat de segle augmentà vertiginosament llur padró, arribant al 1857 amb 14.000 habitants. En aquest moment i amb motiu de la pèrdua del tren de Lleida, foren tantes les portes que es tanquen —en tots els sentits— que a l'inaugurar-se el Central Català tantost hi romanien unes 10.000 persones. A la comarca, les guerres, el bandolerisme, i per últim la filloxera, obligaren a molts pagesos a deixar el camp. Igualada, capital comarcal, no en pogué aturar ni un. En el període esmentat Capellades va perdre uns 400 veïns; La Pobla prop de 300; Castellolí més de 250; Carme més de 400, i un minúscul llogaret com Vilanoveta, gairebé els 200. Bona part d'aquesta gent s'afincà als ravals barcelonins i als pobles del Baix Llobregat. En els mateixos anys, Sabadell, Terrassa i Manresa, duplicaren el seu cens.

Es comprén. Una empresa industrial, la Fabril Igualadina, portava en carros propis el fil des de l'estació de Martorell a Igualada, i en retornava els productes manufacturats. El transport conseguia unes mitjanes de 250 tones anuals en el primer dels sentits, i resultava car, lent i fatigós. Les dili-

gències traginaven unes 400 tones l'any en petits farcells. El vi es portava de Capellades a l'estació de La Granada en «pipes», un carruatge suara desaparegut i que darrerament estava destinat a altres tasques menys nobles. Una pipa s'omplia amb 500 litres de vi i exigia dues jornades de carreter i un doble trasbals del líquid. La importació del carbó i de les pells, també imposaven un esforç que podem qualificar d'heroic.

El que no fa de tan bon entendre, es que en una contrada tan dinàmica, culta, amb un arrel fabril i mercantil de segles, no es conseguís en quaranta anys obrir una línia ni davant una agonia tan manifesta. ¿Que hauria estat d'Igualada si els després tan incordiat belgues no haguèssim estés la mà? Aquest estat de coses no més es pot concebre per la desventurada política de campanar, que tan de mal ha fet, i per un accentuat individualisme, patent en algun altre aspecte de la vida igualadina.

Deixem'ho córrer. Som al 1893 i ja tenim tren. Un tren petit, es clar, però... amb quin entusiasme el va rebre el poble! Amb motiu de la inauguració l'Ateneu Igualadí de la Classe Obrera convocà un concurs literari que ens parla d'aquell apassionament. Tantost transcribint els títols i lemes amb que es presentaren aquells treballs en tindrem prou. Títol: «A Igualada». Lema: «Ja tens carril, progressa»; Títol: «Atrás creencias erróneas, la civilización os aplica la ley del deshaucio». Lema: «Más de treinta años de espera, pero nunca es tarde cuando llega». Títol: «A Igualada». Lema: «No ho sents? Ja arriba!». Títol: «Influencia que ejerce la locomoción por ferrocarril en el destino de los intereses materiales y morales de una comarca». Lema: «Los ferrocarriles son fuente inagotable de riqueza y prosperidad». I segueixen vàries desenes de treballs en el mateix to. Quantes coses no ens diuen entre ratlles aquests anònims lletraferits del vuit-cents

D'arrencada tot va anar bé, com en els casaments. Passat el goig de la festa es començaren a veure els defectes. Era un ferrocarril econòmic i ho demostrà. Quatre locomotores s'encarregaven del tràfec i no donaven l'abast. No hi havien molls coberts per les mercaderies. Els trens de viatgers oferien uns horaris molt irregulars puix que la sortida de Martorell estava supeditada a l'enllaç amb el M.Z.A. El transbord amb el «tren gran» era feixuc, molest. A tombants de segle els belgues importaren altres dues locomotores, però no foren prou remei. Tot el pes de l'economia igualadina, ara en franca recuperació, descansava sobre els rails i en uns anys el Carrilet es va veure impotent davant tanta feina.

S'acusà als carrilaires d'explotar la línia amb el mateix sistema colonialista emprat als països africans, i es tornà a parlar d'un tren «nostre». Gran millor que petit, però en tot cas, còmode, ràpid i proporcionat a les necessitats locals. Tornaren a passar per la premsa els projectes anteriors i altres de nous, la majoria amb un traçat absurd, irrealitzable. Realment la premsa

igualadina ha estat sempre injusta, quan no incompetent, per tractar el problema ferroviari comarcal. Escorcollant per les planes publicades d'aleshores ençà, es troben comentaris d'una irresponsabilitat esgarrifosa.

Quan semblava que el Central Català no donaria més de si, els mateixos belgues trobaren el remei. El 1912 s'havia inaugurat una línia de Barcelona a Martorell, primer fruit d'una concessió que els portaria fins a Manresa, i construïda també amb l'ajut d'accionistes d'aquella nacionalitat. L'ur estació terminal fou la que avui coneixem per Martorell-Entroncament. D'aquell jorn que els viatgers a Barcelona podien optar per arribar a Barcelona en tren gran o petit, però sense lliurar-se del transbordament.

El Ferrocarril del Nordest d'Espanya s'aturà a Martorell per manca de capital. El Ferrocarril Central Català no podia renovar-se per la mateixa causa. Van fer taula rodona i acordaren que units podien arribar més lluny. En una segona reunió convidaren també als administradors del Tranvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga i Guardiola. Salvat el parèntesi de la primera guerra mundial que obstruïa les inversions belgues a l'estranger, es fusionaren les tres empreses i així el 1919 neixia la Companyia General de Ferrocarrils Catalans. En aquesta data els vagons ja anaven directament d'Igualada fins a Magòria.

Fou una millora sensible. Els anoiencs ja tenien línia directa amb Barcelona, però no tota la comarca en treia rendiment i els mateixos igualadins tantost disposaven d'una sortida. El Pla de Ferrocarrils Secundaris i Estratègics havia previst una xarxa a galga mètrica per terres lleidatanes i amb una sortida a la mar. Aquest darrer brancal tindria el recorregut Tarragona-Santa Coloma de Queralt-Mollerusa. Hom pensà desseguida que perllongant el carril anoienc podria entroncar-se amb aquella prop de Bellmunt, i a l'ensem que el tren igualadí deixava d'ésser un cul de sac, l'Urgell i altres rodals lleidatans restarien units amb Barcelona al través de la nostra comarca.

Nou frustament. L'únic tren de via estreta construït enllà de La Segarra va estar el Mollerusa-Balaguer, de vida efímera. I tots els esforços dels Ferrocarrils Catalans tenien per fita l'enllestiment del brancal de Martorell-Entroncament a Manresa, que uniria en un sol feix les tres vies que havien constituït la nova entitat. La inversió pecuniària va estar a l'alçada dels seus propòsits. El pas del congost montserratí exigí nombroses obres de fàbrica, especialment foradades i viaductes, d'una importància fins aleshores desconeguda en ferrocarrils secundaris. Tot el material mòbil —locomotores, cotxes i vagons— es reforçà amb noves aportacions. Les incipients explotacions minaires en terres del Cardener aconsellaren la construcció de la fillola Manresa-Súria, amb promesa d'estirar la via cap al Solsonés si les condicions d'explotació eren favorables.

El 1924 es completava la xarxa. D'un principi que els igualadins tenien la sospita que llur línia passaria a un segon terme. Amb aquest recel i essent molts els defectes de la via, «L'Eco d'Igualada» va emprendre una campanya per posar-los de relleu. Són algunes de les millors planes que s'han escrit per fer una crítica sincera i constructiva del nostre tren.

De fet, el nou material es destina al sector manresà, però si el braç anoienc empra l'antic es per que al ser menys pesat, facilita la tracció en un traçat tan dur, el més penós de tots. Però no son abandonats. Cap a Igualada pugen ja vgons de mercaderies de 20 tones, coberts, de quatre eixos, que formen el cordó umbilical de la indústria tèxtil, dels adobs, del paper i del ciment. Alguns d'aquets combois s'han de trossejar a Capellades i pujar-los en dues o tres tramades fins a Piera, lo que demostra la importància del tràfec.

El 1926 s'inauguren els trams La Bordeta-Plaça Espanya i La Bordeta-Port. Dues millores que afecten directament als igualadins. El tren els deixa a l'eixample barceloní —Magòria era un raval voltat d'horts, campaments de gitanos i barraques d'immigrants— i les pells d'importació son carregades al peu del vaixell, ja que la via arriba a unes passes de la Porta de la Pau i s'escampa per tots els molls occidentals del port. El mateix any s'amplia a doble via el sector Barcelona-Sant Boi, i s'electrifica.

La relació d'aquestes obres ocupa quatre ratlles. La realitat dels fets és considerable i valuosa. Ha estat un dispendi quantiós. Hom diria que empesos per la necessitat de constituir un ferrocarril rendable hem estirat més el braç que la mànegua. Afegim-hi que les mines del Cardener no extreuen encara tot el mineral promés, i veurem el carril abocat a un dèficit constant i a la impossibilitat d'amortitzar en el plaç previst aquelles inversions. La empresa demana ajut al capital català, i aquestes successives emissions d'obligacions són un remei per sortir del pas, però també son un grilló que els impedirà més endavant una sana política d'administració i rendabilitat.

Els primers anys trenta foren inestables per l'explotació dels Ferrocarrils Catalans. De fet, ho foren per tots els ferrocarrils del país, petits i grans. Després vindria la sotregada del 1936, amb la destrucció dels viaductes sobre el Llobregat i els estralls d'un material que, en bona part, acusava el pas dels anys. En el curs de la guerra el tren va estar inmovilitzat molts dies per manca de carbó. Eren temps de penúria. El país se recuperà lentament i també ho feren la comarca i el ferrocarril.

En els anys quaranta hi havien set circulacions diàries de viatgers —quatre ascendents i tres de baixada— i quinze combois de mercaderies. S'assejà a més un tren ràpid entre Igualada i Barcelona, amb places limitades i dues breus parades, i es parlà per darrera vegada de perllongar els rails, ara fins a Santa Coloma de Queralt. Fou el cant del cigne. Els carrilaires no tenien mit-

jans ni per renovar el material mòvil, ni el de tracció —les locomotores 200, tipus 1-3-1 T, posades en servei en aquell temps foren importades de Bèlgica mercès a l'escut d'una societat client del ferrocarril— i l'estalvi casolà no estava per aventures. Adhuc el tren ràpid, instaurat dues temporades, va anar-s'en al cel per no arribar a constituir una millora substancial.

Segons confessió de la mateixa empresa, els problemes jurídic-administratius plantejats per les Obligacions emeses els anys vint, aconseguiren que els Ferrocarrils Catalans tinguessin dificultats d'ordre econòmic sense un respir. Aleshores s'ajustà un tracte entre el tren i els obligacionistes, amb l'arbitri del Ministeri d'Hisenda, per deslliurar-se d'aquella hipoteca. En vint anys foren destinats més de 50 milions de pessetes a l'abonament de cupons i amortització d'obligacions. Aquest sanejament financer els avalaria davant el Ministeri d'Obres Públiques per aconseguir un crèdit i amb aquesta base, renovar la via, electrificar-la on és més necessari, i adquirir nou material.

El 1956 iniciava els seus treballs la locomotora «Alsthom» diesel-elèctrica, assignada amb el n.º 701. Era la primera d'una sèrie —algunes foren posades en via a Igualada— que en deu anys substituiria totalment el vapor a la tracció. En 1958 es posaren en servei els automotors «Ferostaal», destinats a la línia igualadina; amb això, els anoiencs es convertiren en els primers usuaris dels Ferrocarrils Catalans que viatjaren en cotxes metàl·lics. El 1961 s'inaugurava la electrificació fins Pallejà, que un temps després arribaria a Martorell i Monistrol. Finalment, i mercès al Pla de Modernització, han estat posats en servei onze automotors «M.A.N.» que superen en seguretat i regularitat als anteriors i que donen al rodal igualadí un transport còmode i ràpid, d'acord amb les seves necessitats.

Actualment el tràfec de mercaderies és molt migrat, havent desaparegut les facturacions a gran velocitat i essent poques les estacions que admeten càrrega en petita velocitat i encara per vagó sencer. El tren podria dir la seva si a l'àrea del Anoia en sortissin grans indústries mancades de matèria prima, com ho demostra cada dia a Martorell amb el subministre de combustibles i blat de moro.

A la ciutat d'Igualada el ferrocarril està sotmés a procés. En néixer, l'estació i la via eren als ravals, prop dels límits municipals. Enguany, sense variar d'emplaçament, sense ésser culpables d'altre delicte que haver ajudat a crear la gran ciutat actual, travessa els carrers principals i és objecte d'un important problema urbanístic. Tan de bó que hom trobi la sol·lució adient i que ningú en surti perjudicat. A les grans urbs són importantíssims els ferrocarrils metropolitans, i si Igualada vol lligar-se a l'àrea de la gran Barcelona, el tren pot ésser encara un element decisiu. I no és probable, ni gairebé possible, que en tingui cap altre.

Aquesta és, a glopades, la senzilla història d'un petit tren. Per cloure la síntesi voldriem fer un breu balanç del que ha estat el ferrocarril per Igualada i llur comarca. Amb els rails l'Anoia s'uní a l'expandiment industrial català amb uns decennis de retard, però, si no hagués estat per ell aquest engrandiment s'hauria demorat 50 anys més, fins que el modern transport per carretera, el camionatge, l'haurien fet possible. Això suposant que el capital igualadí —recordem els Godó, els Muntades, el Tous...— no hagués trepitjat els talons al veïnat que fugia.

Cert que en més d'una ocasió es mostrà curt per les necessitats naturals del territori però, per aquesta causa, és més de llei fer-li reconeixement que no pas acusar-lo. Aclarim-ho. A la Igualada decadent del 1893, un ferrocarril econòmic era suficient per a sobreviure, però al clos igualadí hi havien moltes energies reprimides per l'aïllament en que es trobaven i la inauguració del Central Català fou —i en això no anaven mal encaminats aquells poetes vuit-centistes— com trencar la faixa, el dogal que les oprimia. El «boom» igualadí abastà tals proporcions que desbordà les possibilitats ferroviàries, i el tren seguí a empentes el progrés industrial, al que contribuïa de manera singular, sempre unes passes endarrera. Llur estructura li restava agilitat per actualitzar-se continuament.

Per què malgrat tots els seus defectes demostrà sempre una voluntat de servei, avui podem afirmar d'una manera categòrica, sense dubtes ni matisacions, que el Carrilet constituí la sòlida base en que ara descansen la indústria i el comerç, el benestar, el progrés, igualadins. I entenem encara, que el tren d'Igualada pot fer molt per la ciutat i comarca, per poc que la empresa i els usuaris s'ho proposin. En tot cas el monument al Carrilet, amb una màquina de vapor, és d'una significació ben merescuda.

